

Jærnbaners Anlæg i Rusland.

Som et Slags Supplement til den i de foregaaende Hæfter givne Fremstilling af Ruslands Landboforhold gjengive vi her efter en Korrespondance fra St. Petersborg til et tysk Blad nogle Meddelelser om den Maade, hvorpaa Jærnbaner hidtil ere blevne anlagte og bestyrede i Rusland, samt om de Foranstaltninger, der for ganske nylig ere blevne truffet for at forhindre dels de saaledes begaaede Misligheder, dels saadanne Misbrug, som i den seneste Tid er blevne afslørede i Tyskland.

Den ældste russiske Jærnbane, hedder det i denne Korrespondance, bestemt til at forbinde Zarzkoe Szelo med St. Petersborg, en Strækning af omtrent $3\frac{1}{2}$ Mil, blev anlagt af et Aktieselskab, der i 1836 begyndte at bygge den. Anlægget varede i 2 Aar, og Banen forrentede sig saa daarlig, at Publikum tabte al Lyst til at anbringe Penge i Jærnbaneanlæg. Regeringen saa sig derfor, da en Bane til Moskva var bleven en Nødvendighed, nødsaget til selv at tage Anlægget i sin Haand. Bygningen af denne Bane begyndtes da 1842 og varede 9 Aar; den kostede 165,000 Rubler pr. Werst eller 1,155,000 Rubler (over 1,4 Mill. Rdl.) pr. Mil, og man kan saaledes let danne sig en Forestilling om, hvilke uhyre Summer der gik i fremmede Lommer, især da Banen næsten ingen Terrænvanskeligheder frembød. Men det faldt ikke Regeringen ind at anstille Undersøgelser desangaaende, og 1851 gaves der Befaling til at tage fat paa Anlægget af Petersborg-Varsjav Banen, hvortil der var bleven forbrugt 18 Millioner, da Krimkrigen afbrød Bygningen. Efter Krigens Slutning var Enhver gennemtrængt af den Overbevisning, at Anlæg af Jærnbaner var en ubetinget Nødvendighed for Rusland, og Varsjaverbanens Fuldførelse blev da overtaget af et Selskab af franske Kapitalister — det russiske Jærnbaneselskab —, der imidlertid strax krævede

ny Tilskud fra Regeringen. I 1870 havde dette Selskab bygget 1617 Werst (omtr. 230 Mil) Jærnbane; men medens disse Baner i Følge Overslaget skulde have kostet 45,000 Rubler pr. Werst (omtr. 400,000 Rdl. pr. Mil), hvorefter den hele Strækning skulde have kostet 74 Mill. Rubler, kom de i Virkeligheden paa 162 Mill. Rubler (100,000 Rubler pr. Werst). Det er da intet Under, at Banen den Dag i Dag endnu ikke kan forrente den i samme anbragte Kapital, hvoraf Regeringen har maattet tilskyde 93 Mill., medens 37 Mill. ere Prioritetsobligationer; at Aktionærerne selv ikke faa en Hvid i Dividende af deres Aktier, forstaar sig af sig selv. Tilsidst nødsagedes Regeringen ved den Frækhed, hvormed Aktieselskabets Bestyrelse fyldte sine Lommer — det undsaa sig ikke engang ved at beregne Aktionærerne de Damebesøg af tvivlsom Beskaffenhed, som dens Medlemmer og Ingeniørerne modtog fra Paris, til Udgift og faa deres Udgifter godtgjorte paa Generalforsamlingen, hvor de reelle Aktionærer bleve i Minoritet — til at skride ind og sætte Selskabet saa vel som Baneanlægget under Statskontrol. Senere blev Anlægget af ny Jærnbaner snart overdraget til Aktieselskaber, snart udført af Staten selv; men bestandig krævede disse Anlæg uhyre Pengeoffre, saa at den Anskuelse nu er almindelig udbredt, at det er aldeles utænkeligt, at en russisk Jærnbane skulde kunne bygges billigt. Tilsidst overlod Regeringen gjerne Anlægget af Jærnbaner til det private Initiativ, og tilstod da Aktieselskaberne ganske uhyre finansielle Begunstigelser, som imidlertid ikke kom Aktionærerne, men Entreprenørerne til Gode. Fra 1865 bleve Jærnbaneanlægene i Rusland i Almindelighed alle udførte efter en bestemt Form: Entreprenøren fik Tilladelse til at udstede Obligationer, ved hvis Salg de til Anlægget fornødne Summer indkom, og bag efter udstedtes da først Aktierne, som i Grunden vare aldeles overflødige og kun tjente til at lade Beløbet gaa i Bestyrelsens Lommer.

Paa hvor mange forskjellige Maader man end i Rusland har forsøgt at tilvejebringe Jærnbaneanlæg, er man dog endnu, tilrods for det alt betydelige Jærnbanenet, der er anlagt, ingenlunde paa det Rene med de Principer, der bør følges, og det

ikke blot med Hensyn til selve Anlægget og Omkostningerne derved, men ogsaa med Hensyn til Fastsættelsen af Befordrings-taxterne, der ofte ere saaledes fastsatte, at Transporten af mange Varer især paa korte Strækninger bliver en Umulighed. Jærnbanebestyrelsernes Læfærdighed er noksom bekjendt; Leveringstiderne ere uberegnelige, ofte faar man ikke engang Underretning om, at en Vare allerede er ankommen; Kornet spirer i Jærnbanevognene og raadner paa Stationerne. Der var til i Aar ansat en stor Jærnbankongres, som skulde give Bestemmelser om Jærnbanebestyrelsernes Ansvar overfor Vareforsenderne; men den maatte afsiges, fordi den forberedende Komite, der den 18de Januar var traadt sammen i Moskva for at forhandle med de fra Petersborger- og Moskva-Børskomiteerne delegerede Repræsentanter for Industri og Handel, ikke har kunnet blive enig med disse, hvor rimelige og billige end de Fordringer vare, som fra deres Side gjordes gjældende. Jærnbanebestyrelserne ville kun tjene Penge, men intet yde derfor. Det er derfor intet Under, at Foretagender, der i den første Tid Intet indbringe og slet ikke kunde være traadte i Live uden særlig Understøttelse af Regeringen, alligevel gjør Bestyrelsen til rige Mænd. Og selv det, som ikke gaar i disses Lommer, kommer ingenlunde derfor Aktionærerne til Gode. Det er bekjendt for Alle og Enhver, at der ved Besigtigelsen af en Bane i Nærheden af Petersborg, som har fundet Sted i Løbet af de to sidste Aar, blev givet Regeringens Kontrolbedsmænd en Frokost, der kostede Selskabet 100,000 Rubler; naturligvis blev saa ogsaa Alt erklæret for fortræffeligt udført.

Imidlertid er det nu, efter den Opsigt, som Laskers Afsløringer have vakt, pludselig bleven de russiske Avtoriteter klart, at der ogsaa i Rusland, og endnu mere end andetsteds, trænges til Reforme paa dette Omraade. Efter at den russiske St. Petersborger Tidende, det forstandigste af alle russiske Blade — om af egen Drift eller efter højere Ordre, maa vi lade staa hen — havde bragt to længere Artikler, hvori den skarpt og upartisk fremstillede Manglerne ved den hidtidige Maade at bygge Jærnbaner paa, bragte Lovsamlingen nu for

nylig et kejsersligt Reglement af 30 Marts 1873, som fastsætter bestemte Regler for Meddelelsen af Koncessioner til Bygning af Jærnbaner. Reglementet opgiver den hidtil gjældende Praxis, hvorefter Planen til ny Jærnbaner helt overlodes det private Initiativ, og optager for Fremtiden et blandet System for Jærnbanebygninger, saa at de dels skulle bygges af Regeringen, dels af Aktieselskaber. At lægge Planen for Jærnbanenettet er Regeringens Sag, og dette Net er alt projekteret og stadfæstet af Kejseren, hvorved dog en Udvidelse af samme ikke er udelukket. Ogsaa Terrænundersøgelserne ske for Kronens Regning, under Vejbygningsministeriets Ledelse. For hver Linje lader Ministeren udkaste en Plantegning, en Profiltegning og et Overslag. Hvert Aar og senest i Løbet af Januar blive de for det løbende Aar bestemte Anlæg fastsatte og de desangaaende af Vejbygningsministeren og Finansministeren udkastede Planer forelagte Ministerraadet og Kejseren til Stadfæstelse. Først derefter undersøges det, hvilke Baner der skulle bygges paa Aktier, og begge de nævnte Ministere forelægge Ministerraadet deres Forslag desangaaende tillige med Statutterne for de eventuelle Aktieselskaber, der ligeledes udarbejdes af dem. Ministerraadets Afgjørelse forelægges endelig Kejseren til Stadfæstelse. Naar det saaledes er slaaet fast, hvilke Baner der skulle bygges paa Aktier, offentliggør Vejbygningsministeren Statutterne tillige med den tekniske Byggeplan og Overslaget over Omkostningerne; der dannes en Organisationskommission af tre Delegerede, nemlig en for hver af de to Ministerier og en for Rigskontrollen, og denne Kommission, der erholder sine Instruxer af Ministeriet, udsteder en Opfordring til Aktietegning, der finder Sted hos bestemte Bankinstituter. Efter Repartitionen og de første Indbetalinger indkaldes den første Generalforsamling, hvortil Adgang kun staar aaben for de Aktionærer, der ved Beviser fra Organisationskommissionen godtgjøre deres Aktieret, og paa denne Generalforsamling vælges først Bestyrelsen for Aktieselskabet, til hvilken Organisationskommissionen nu overgiver den videre Udførelse af Selskabets Opgave. Bestyrelsen, hvilken en af Kronen lønnet kontrollerende Direktør tilforordnes, kan dog ikke afslutte Leverancekontrakter eller Lignende, førend

en ny Generalforsamling, sammensat under samme Garanti som den første, giver sit Samtykke dertil, og Finansministeriet opbevarer de Selskabet tilhørende Midler og udbetaler dem kun successive til Bestyrelsen efter Vejbygningsministeriets Anvisning. Ved disse Forholdsregler vil Regeringen forebygge, at der «grundes» Proforma-Aktieselskaber og, at de af Aktietegnerne indbetalte Penge anvendes til andre Øjemed end de bestemte; den vil derhos bevirke, at Baneanlægget udføres ordentligt og regelmæssigt samt, at Aktionærernes Interesse beskyttes lige over for Direktionen. Midlerne synes ganske vist ret godt valgte til at opnaa disse Øjemed; os forekommer dette Statens Formynderskab for Aktionærerne allfor faderligt — men efter Korrespondentens Mening er der mere Fare for, at Kontrollen paa Grund af de paagjældende Embedsmænds Demoralisation skal blive lige saa illusorisk, som den hidtil har været.
